



Assistance technique pour la réalisation d'une étude juridique et technique concernant la réalisation de services transfrontaliers à l'intérieur de l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine - Euskadi - Navarra

RAPPORT 3

Conditions d'accès aux réseaux des gestionnaires d'infrastructure



AKITANIA-EUSKADI/EUROESKUALDEA
EUROREGION AQUITANIA EUSKADI
EUROREGION AQUITAINE EUSKADI



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra



Sommaire

| | | |
|-----|---|--------|
| 1 | Introduction | - 5 - |
| 2 | Documentation et licences nécessaires | - 5 - |
| 2.1 | Licence d'entreprise ferroviaire | - 5 - |
| 2.2 | Certificat de sécurité | - 6 - |
| 2.3 | Assurance responsabilité civile et dommages | - 7 - |
| 2.4 | Plan d'assistance aux victimes..... | - 8 - |
| 3 | Conditions générales d'accès à l'infrastructure ferroviaire de l'ADIF (SNCF Réseau en France) | - 10 - |
| 3.1 | Transport de marchandises | - 10 - |
| 3.2 | Trafic international de voyageurs | - 10 - |
| 3.3 | Transports exceptionnels | - 11 - |
| 3.4 | Transport de marchandises dangereuses | - 13 - |
| 4 | Exigences techniques relatives à la mise en exploitation commerciale..... | - 13 - |
| 4.1 | Autorisation pour un nouveau type de véhicule | - 15 - |
| 4.2 | Véhicule soumis à une modification substantielle | - 16 - |
| 4.3 | Véhicule déjà autorisé dans un autre pays..... | - 17 - |
| 4.4 | Véhicule conforme à un type déjà autorisé (poursuite de la série) | - 18 - |

| | | |
|-------|--|------|
| 4.5 | Renouvellement de type | 19 - |
| 4.6 | Identification des risques | 20 - |
| 4.6.1 | Procédure à suivre | 21 - |
| 4.7 | Autorisation provisoire de circulation pour réaliser des essais sur voie | 22 - |
| 4.8 | Procédure d'établissement de la compatibilité du véhicule ferroviaire avec le réseau | 23 - |
| 5 | Exigences pour le personnel exploitant | 24 - |
| 6 | Scénario future: Quatrième Paquet Ferroviaire | 26 - |
| 6.1 | Proposition 1 : Nouveau Rôle de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) | 26 - |
| 6.2 | Proposition 2: Certificat de sécurité unique | 27 - |
| 6.3 | Proposition 3 : Guichet unique..... | 27 - |

1 Introduction

Conformément à la loi sur le secteur ferroviaire (Espagne) et au code des transports (France), peuvent accéder au réseau ferré national les entreprises ferroviaires disposant de licences et de certificats de sécurité en vigueur, délivrés par l'Agence de sécurité ferroviaire -ASF- en Espagne et l'ESPF (France) ou par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne, pour la réalisation de services de transport ferroviaire de marchandises, de transport international de voyageurs ou de transport ferroviaire de voyageurs à vocation touristique et de services de transport national de voyageurs.

En vue de cet objectif, tous les demandeurs doivent être en possession :

- D'une licence d'entreprise ferroviaire
- D'un certificat de sécurité
- D'une assurance de responsabilité civile et dommages
- D'un plan d'assistance aux victimes.

2 Documentation et licences nécessaires

2.1 Licence d'entreprise ferroviaire

La fourniture du service de transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer exige l'obtention préalable d'une licence d'entreprise ferroviaire. Cette licence est délivrée par le Ministerio de Fomento (ministère de l'équipement d'Espagne) par l'intermédiaire de l'Agence de sécurité ferroviaire en Espagne, ASF (EPSF en France) et elle est unique pour l'ensemble du réseau ferré d'intérêt général. Cependant, les licences délivrées par les autres États membres de l'Union européenne produisent tous leurs effets en Espagne.

Le demandeur d'une licence doit fournir une déclaration d'activité incluant le type, les caractéristiques et le nombre de services envisagés. Cette déclaration est consignée dans le Registre ferroviaire spécial et est accordée aux différents types d'activités qui peuvent être réalisés et classés :

- Par l'objet du service assuré :
 - De traction exclusive
 - De transport ferroviaire de voyageurs
 - De transport ferroviaire de marchandises
- Par la quantité de trafic annuel :
 - Niveau 1 (moins d'un million d'unités train-km par an)
 - Niveau 2 (1-10 millions d'unités train-km par an)
 - Niveau 3 (plus de 10 millions d'unités train-km par an)

En tout état de cause, la licence est octroyée pourvu que le demandeur satisfasse aux exigences suivantes :

- Revêtir la forme de société anonyme, constituée pour une durée indéterminée
- Posséder les capacités financières lui permettant de faire face à ses obligations présentes et futures
- Garantir la capacité professionnelle du personnel de direction et technique et la sécurité des services qu'il prétend fournir
- Disposer des responsabilités civiles qui pourraient lui être exigées.

2.2 Certificat de sécurité

Le certificat de sécurité établit les conditions que l'entreprise ferroviaire doit respecter en matière de systèmes de contrôle, circulation et sécurité ferroviaire, de connaissances et spécifications applicables au personnel en ce qui concerne la sécurité de la circulation ferroviaire et des caractéristiques techniques du matériel roulant ferroviaire qu'il utilise et leur maintenance.

Le certificat est délivré par l'Agence de sécurité ferroviaire, ASF, (EPSF en France) à l'entreprise ferroviaire pour l'ensemble des services qu'il envisage de fournir et des lignes ferroviaires sur lesquelles il prétend réaliser son activité. Les entreprises ferroviaires doivent obtenir le certificat de sécurité avant que leur soit attribuée la capacité d'infrastructure ferroviaire qu'ils auraient demandée.

Le certificat de sécurité se compose des documents suivants :

- Le certificat confirmant l'acceptation du système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire. Certificat A
- Le certificat confirmant l'acceptation des mesures adoptées par l'entreprise ferroviaire pour répondre aux exigences en matière de circulation sur le réseau concerné (ETH, règles nationales, habilitations du personnel, autorisation de matériel roulant, etc.). Certificat B

Le certificat A est reconnu dans tous les États membres. Cependant, les entreprises ferroviaires doivent introduire une demande de certificat B dans chacun des États membres dans lesquels elles vont réaliser les services.

Le certificat de sécurité est délivré pour une durée de 5 ans. Il peut être renouvelé pour des périodes successives égales pour autant que les conditions exigées pour son octroi soient respectées et sur demande préalable introduite par l'entreprise ferroviaire au moins 6 mois avant la date de fin de validité.

2.3 Assurance responsabilité civile et dommages

Le demandeur de la licence doit garantir au début des activités que confère la licence et pendant leur déroulement, la couverture de responsabilité civile par une assurance couvrant les dommages causés tant aux voyageurs, bagages, courrier ou à la cargaison transportée qu'à l'infrastructure, à des trains et à des tiers.

Un entreprise ferroviaire est réputée disposer d'une couverture adéquate pour faire face aux dommages causés aux voyageurs, bagages, courrier ou à la cargaison transportée :

- Si elle a souscrit une assurance de responsabilité civile ou une garantie commerciale d'un montant minimum de 900 000 euros par sinistre.
- Si elle a souscrit une assurance ou une garantie commerciale couvrant la perte ou la détérioration de bagages, d'un montant maximum de 14,50 euros par kg brut manquant ou endommagé et jusqu'à un maximum de 600 euros par voyageur.

- Si elle s'engage dans les contrats de transport de marchandises qu'elle conclut, à inclure une clause, librement convenue entre les parties, de contrepartie à allouer.

Une entreprise ferroviaire est réputée disposer d'une couverture adéquate pour faire face aux dommages causés à l'infrastructure, à des trains et à des tiers :

- Si elle a souscrit une assurance couvrant les dommages causés à l'infrastructure à hauteur de 6 millions d'euros, les dommages causés à des trains à hauteur de 18 millions d'euros et les dommages à des tiers (biens) à hauteur de 1,5 millions d'euros (le double pour le transport de marchandises dangereuses).
- Si elle a constitué une garantie couvrant le décès ou les blessures de tiers à hauteur de 450 000 euros par sinistre.

Les entreprises ferroviaires envisageant de réaliser des services en Espagne (ou en France) dont la licence a été délivrée dans un autre État membre de l'Union européenne exigeant un niveau de sécurité supérieur à ceux visés aux points précédents, doivent justifier qu'elles satisfont aux exigences des paragraphes mentionnés en complétant, le cas échéant, par une assurance ou une garantie complémentaire, la couverture décrite.

Les transporteurs et les destinataires des marchandises se chargeant d'effectuer la prise en charge ou la livraison de celles-ci aux terminaux de transport, doivent être autorisés pour pouvoir entrer dans ces installations avec les véhicules adéquats, étant aussi nécessaire de les inclure dans une assurance de responsabilité civile.

De même, les propriétaires de wagons ou de voitures qu'ils remettent aux entreprises ferroviaires pour leur transport, doivent disposer d'une assurance de responsabilité civile appropriée.

2.4 Plan d'assistance aux victimes

Les entreprises ferroviaires fournissant des services de transport de voyageurs de niveau national, sont tenues de disposer, dès le début de leurs activités, d'un plan d'assistance aux victimes d'accidents ferroviaires et à leurs familles, incluant les points suivants :

- Fournir les renseignements dont elles disposent sur les personnes à bord du train accidenté à l'organe compétent de la communauté autonome où l'accident a eu lieu.
- Dans le cas de décès ou de blessés graves, disposer de suffisamment de lignes téléphoniques pour transmettre des informations essentielles, recueillir tous les renseignements provenant des familles et répondre aux demandes d'information sur les victimes. Celles-ci seront gratuites et resteront ouvertes tout le temps nécessaire. L'existence de ces lignes sera portée à la connaissance des personnes en fonction de la nationalité et de l'origine des victimes.
- Dans le cas de décès ou de blessés graves, en collaboration avec le gestionnaire de l'infrastructure, faciliter aux familles des victimes un lieu approprié pour recevoir de l'aide et les informations appropriées.
- Fournir le transport des familles des victimes et des blessés graves jusqu'au lieu de l'accident et leur retour, ainsi que l'hébergement et l'entretien pendant le temps nécessaire et, le cas échéant, le retour des victimes de l'accident dans leurs pays d'origine.
- Faciliter aux blessés graves et à leurs familles le soutien psychologique pour affronter l'accident et les aider à le surmonter.
- Fournir des renseignements sur le soutien aux besoins financiers immédiats à prêter aux victimes et aux familles, ainsi que sur leurs droits économiques en rapport avec l'accident.
- Déposer, nettoyer et restituer les effets personnels trouvés à bord du train à leurs propriétaires ou à leurs familles, à moins qu'ils soient conservés à des fins d'enquêtes.

La Direction générale des transports terrestres est l'organe chargé d'approuver ces plans.

3 Conditions générales d'accès à l'infrastructure ferroviaire de l'ADIF (SNCF Réseau en France)

3.1 Transport de marchandises

En raison de la libéralisation de ce secteur, tout demandeur de l'Etat espagnol ou de tout autre État membre de l'UE, muni d'une licence d'entreprise ferroviaire ou d'une habilitation, peut demander au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire la répartition des capacités pour la réalisation des services de transport.

3.2 Trafic international de voyageurs

On entend par service international de voyageurs, le service de transport de voyageurs au cours duquel un train traverse au moins une fois la frontière espagnole ou française et dont le principal objet est de transporter des voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents.

Le train peut être formé ou divisé et les parties qui le composent, peuvent avoir des provenances ou des destinations différentes, pourvu que toutes les voitures traversent au moins une frontière.

On entend par transit, le passage d'un train sur le territoire espagnol qui est effectué sans prendre ou déposer de voyageurs et/ou sans chargement ou déchargement de marchandises de celui-ci.

Les entreprises ferroviaires disposant d'une licence d'entreprise ferroviaire et d'un certificat de sécurité ont le libre accès au réseau géré par l'ADIF pour l'exploitation des services internationaux de voyageurs.

Par ailleurs, toute entreprise ferroviaire titulaire d'une licence et d'un certificat de sécurité doit signer un accord avec l'ADIF Alta Velocidad pour obtenir l'alimentation électrique de traction et avec l'ADIF pour pouvoir être approvisionné en carburant.

3.3 Transports exceptionnels

Un transport est considéré comme exceptionnel lorsque ses dimensions, son poids ou sa distribution et le conditionnement du chargement ne permettent de l'accepter qu'à des conditions techniques et opérationnelles particulières :

- Chargements ne respectant pas les règles de chargement des Tomes des directives de chargement de l'UIC
- Chargements dépassant le gabarit de chargement le plus petit prescrit pour les lignes à emprunter
- Unités de chargement rigides transportées sur deux ou plusieurs wagons avec traverse pivotante ou traverse pivotante/glissante
- Unités flexibles chargées sur deux ou plus de wagons
- Véhicules ferroviaires circulant sur leurs propres roues et non immatriculés sur un réseau ferré
- Les wagons de plus de huit essieux lorsqu'ils sont chargés
- Les véhicules dont le chargement dépasse la charge limite admissible de la ligne à emprunter
- Les véhicules chargés au-delà de la limite autorisée pour le véhicule
- Les véhicules chargés sans inscription des charges limites
- Les unités de plus de 25 t qui doivent être transportées pour être acheminées jusqu'à la gare destinataire et/ou sont chargées sur des wagons à plate-forme surbaissée (réseaux à écartements différents)
- Les wagons qui doivent emprunter des ferry-boats et ne sont pas conformes aux dispositions de l'annexe 14 du Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons

Les entreprises ferroviaires réalisant des transports exceptionnels doivent adresser leur demande à la Direction de la sécurité de la circulation de l'ADIF (Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF), en fournissant une étude de sécurité sur les mesures de contrôle des risques et, le cas échéant, l'impact sur la sécurité, incluant les informations suivantes :

- a) Le caractère exceptionnel du transport
- b) la nature de la marchandise
- c) l'origine et la destination du transport
- d) le type de véhicule
- e) la durée de validité demandée

Dans les cas les plus courants de transport exceptionnel mentionnés plus haut, les renseignements complémentaires suivants sont à fournir :

| Type de transport exceptionnel | Documentation complémentaire |
|--|--|
| Défaut de chargement ou non-respect de la réglementation | Données graphiques ou croquis |
| Surcharges | Pesage sur bascule de tous les essieux |
| Dépassement de gabarit | Étude des points critiques |
| Véhicules non immatriculés | Caractéristiques techniques du véhicule |
| Wagons chargés de 8 ou plus d'essieux | Croquis de l'ensemble du transport, d'une section de poutre + charge avec cotes des points critiques et singuliers, et étude de ces points |
| Marchandises flexibles chargées sur 2 ou plus de wagons | Croquis de la disposition de la marchandise sur les wagons |
| Marchandises rigides sur deux wagons avec traverse pivotante ou traverse pivotante/glissante | Certification des traverses et croquis de l'ensemble |

Tableau 1. Documentation complémentaire- Source: Document de référence du réseau

À l'aide de toutes les données fournies, le Bureau des transports exceptionnels (coordonné par le personnel de la Direction de la sécurité de la circulation) procède aux études nécessaires afin de déterminer la viabilité du transport compte tenu des caractéristiques de l'infrastructure et des conditions de transport. Après quoi, l'autorisation de transport exceptionnel est autorisée.

3.4 Transport de marchandises dangereuses

Ce type de transport peut être réalisé uniquement par des entreprises ferroviaires dont la licence l’y autorisent expressément.

Par marchandise dangereuse on entend toute matière ou tout objet dont le transport ferroviaire est interdit ou autorisé exclusivement dans les conditions imposées par le Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID).

Les entreprises ferroviaires doivent indiquer dans leurs demandes d’attribution de capacité les arrêts nécessaires à la réalisation de leur intervention, afin d’être pris en compte dans le processus de planification de l’itinéraire.

Lorsqu’il s’agit d’ajouter du matériel dans des trains transportant des marchandises dangereuses qui n’est pas prévu dans le plan de transport, il est nécessaire de demander une autorisation au gestionnaire de l’infrastructure avant son expédition.

Pour l’admission du train à la voie réglementée, les entreprises ferroviaires doivent fournir des informations réelles sur les wagons transportant des marchandises dangereuses, le numéro d’ordre occupé dans la composition du train, le type de marchandises transportées, le numéro ONU (identification de la substance dangereuse), la description, la quantité, l’origine et la destination.

Les entreprises ferroviaires doivent garantir le respect de toutes les préinscriptions et les normes régissant ce transport pour assurer la sécurité des tiers et des infrastructures.

4 Exigences techniques relatives à la mise en exploitation commerciale

Les principaux cas qui peuvent se présenter pour réaliser une autorisation de mise en exploitation commerciale, AMEC sont les suivants :

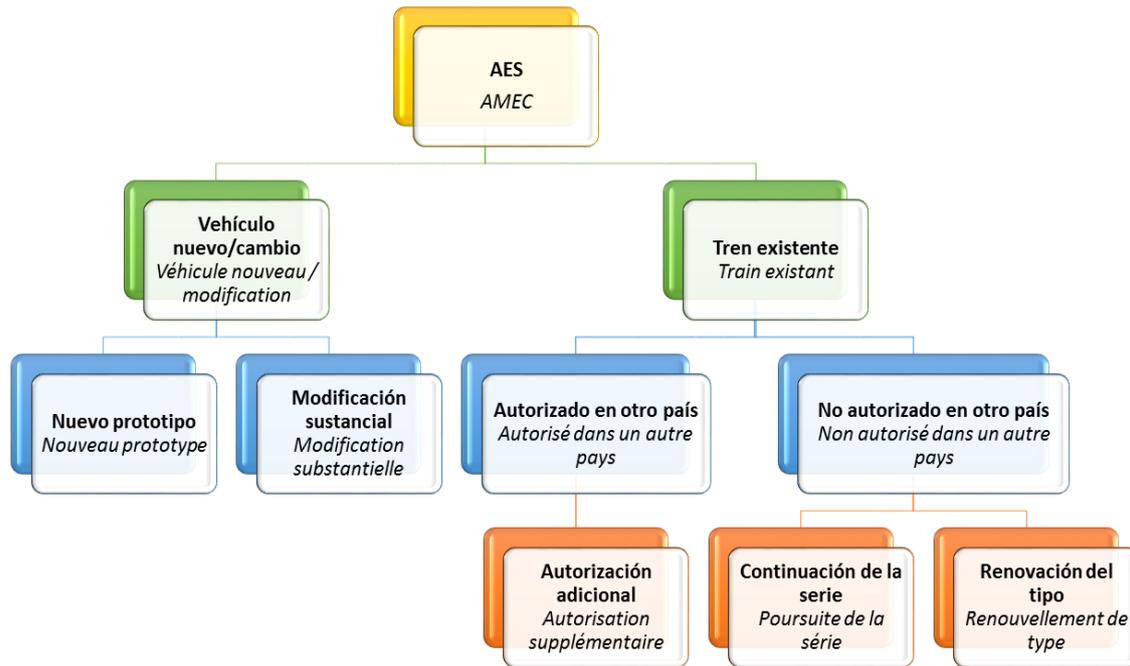


Figure 1. Schéma général des procédures de certification- Source: AESF-EPSF

Dès que le demandeur s'est décidé sur la voie à suivre, l'Autorité Nationale de Sécurité vérifie et accepte que le choix est correct, sinon le demandeur doit reconsidérer la procédure correcte.

Il peut arriver que certains cas comportent plus d'une procédure associée ; par exemple, une autorisation supplémentaire nécessitant aussi des modifications. Dans ce cas-là, il faudrait en théorie, faire deux procédures. En pratique, les deux procédures peuvent être réunies en prenant les parties qui sont communes et celles propres à chaque procédure sans devoir attendre la fin d'une procédure pour entamer la suivante.

4.1 Autorisation pour un nouveau type de véhicule

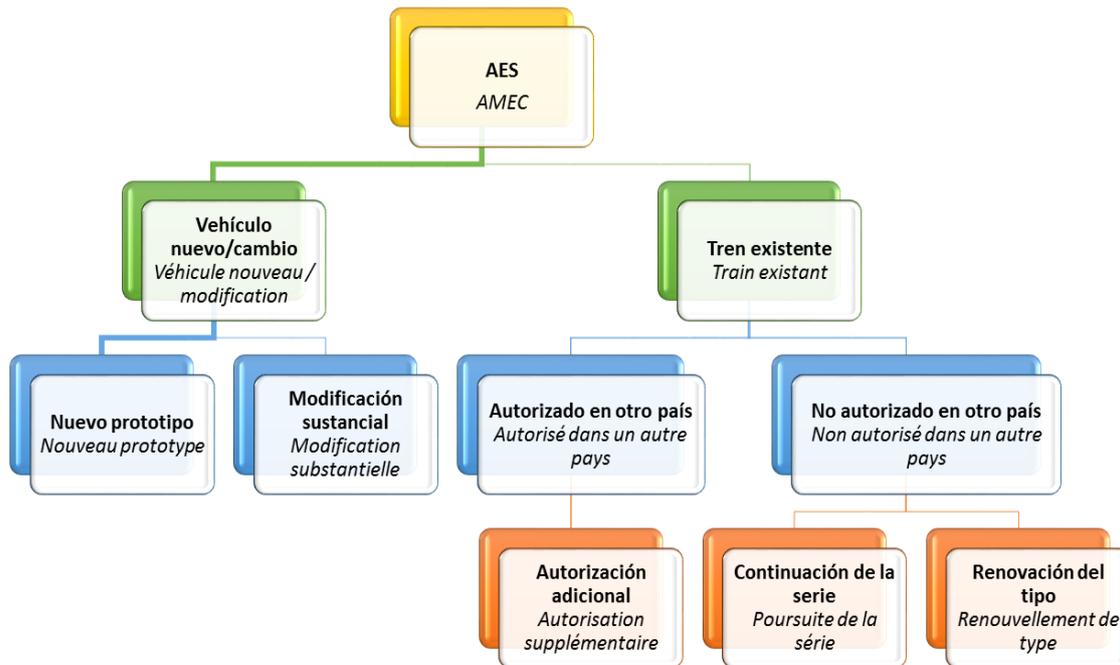


Figure 2. Procédure d'autorisation d'un nouveau véhicule- Source: AESF-EPSF

La première étape à réaliser est celle d'obtenir l'autorisation pour un nouveau prototype, c'est-à-dire, quand il n'existe pas d'autre véhicule antérieur ayant les mêmes caractéristiques.

Le demandeur doit spécifier la zone d'utilisation du véhicule et fournir toute la documentation technique nécessaire à l'Autorité Nationale de Sécurité (ESPF en France) afin de vérifier les Spécifications Techniques d'Interopérabilité et qu'elle est conforme aux objectifs communs de sécurité qui ont été établis lors des phases de conception et de fabrication, en plus d'autres aspects (compatibilité avec les sous-systèmes, réglementations nationales, points ouverts, etc.)

4.2 Véhicule soumis à une modification substantielle

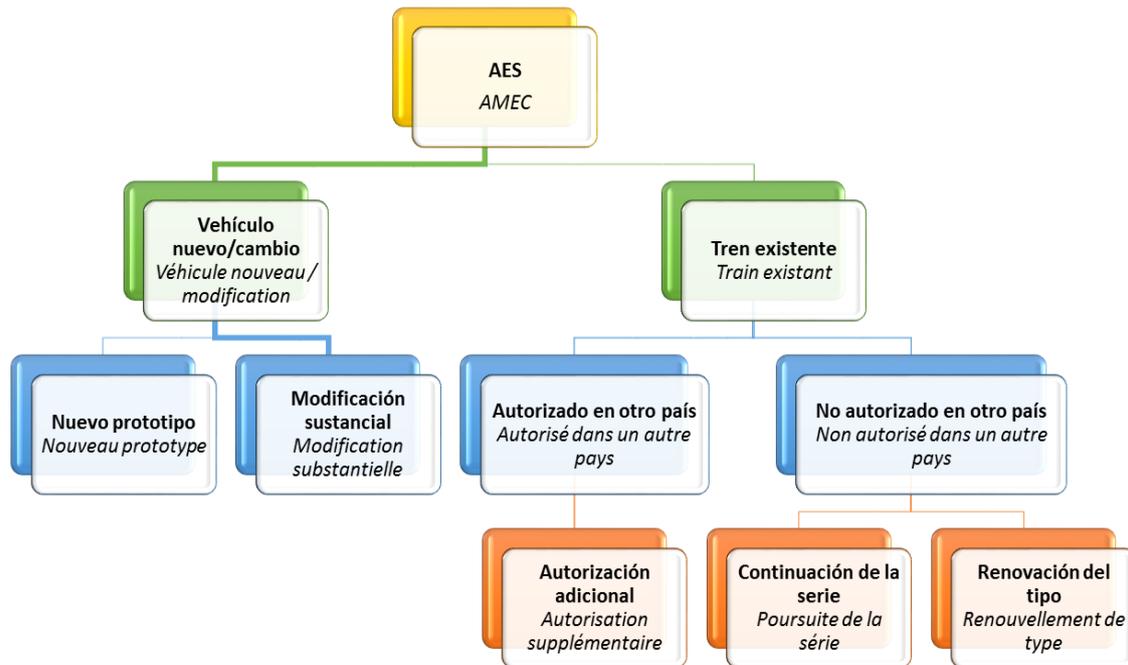


Figure 3. Procédure d'autorisation d'une modification substantielle- Source: AESF-EPSF

Les modifications sont des actions partielles sur un élément quelconque ou sur l'ensemble du véhicule afin d'améliorer ou d'actualiser les prestations ou les fonctionnalités.

Le demandeur doit à nouveau présenter tous les documents techniques nécessaires pour cataloguer et justifier la modification effectuée. Le demandeur s'assure que les modifications réalisées ne changent pas le type de véhicule qui est en cours d'autorisation, c'est-à-dire, qu'elles maintiennent la fonctionnalité ou le « catalogage » du véhicule, car sinon une réévaluation des aspects affectés par la modification serait nécessaire.

Figura 4: Proceso de autorización de un cambio sustancial

4.3 Véhicule déjà autorisé dans un autre pays

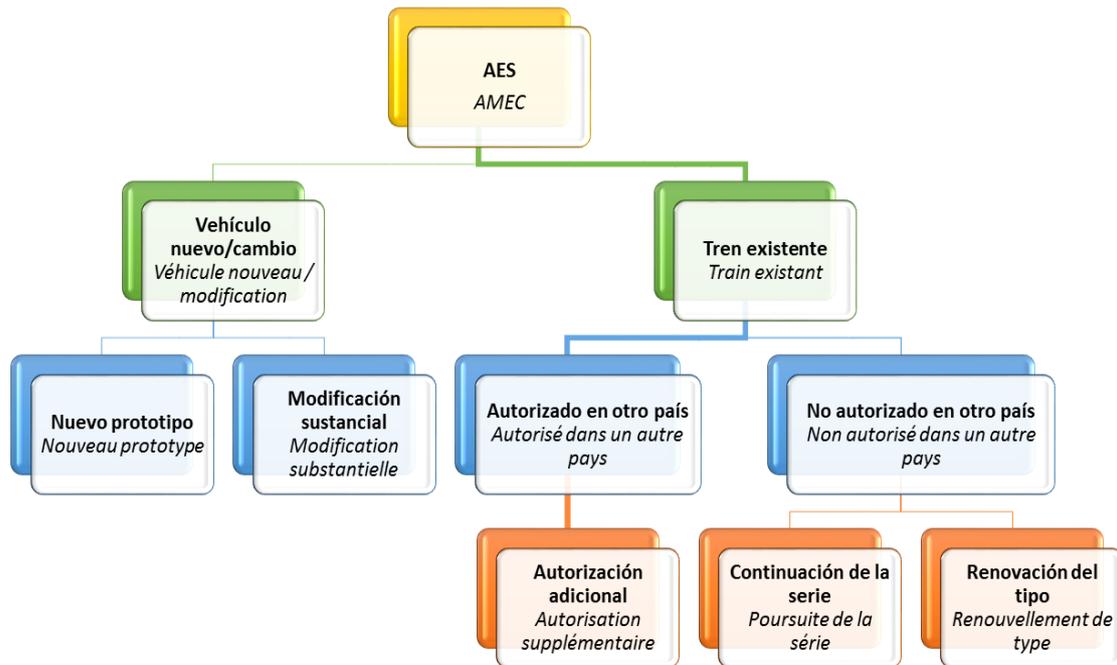


Figure 5. Procédure d'autorisation d'un véhicule autorisé dans un autre pays- Source: AESF-EPSF

Cette autorisation s'applique aux véhicules déjà autorisés dans un autre État membre de l'UE et qui sont conformes aux STI correspondantes au moment de leur mise en exploitation.

L'inscription est faite dans l'État membre qui a délivré la première autorisation, en ajoutant qu'il est autorisé pour le nouvel État, ainsi le véhicule réunit autant d'autorisations supplémentaires que de pays qu'il traverse.

Le demandeur doit examiner tout éventuel écart du véhicule par rapport aux normes techniques et de sécurité et s'il existe des différences, il doit fournir une analyse démontrant qu'il n'a aucun impact sur la sécurité ou sur l'interopérabilité et, à défaut, il doit indiquer les mesures nécessaires pour réduire ces écarts.

4.4 Véhicule conforme à un type déjà autorisé (poursuite de la série)

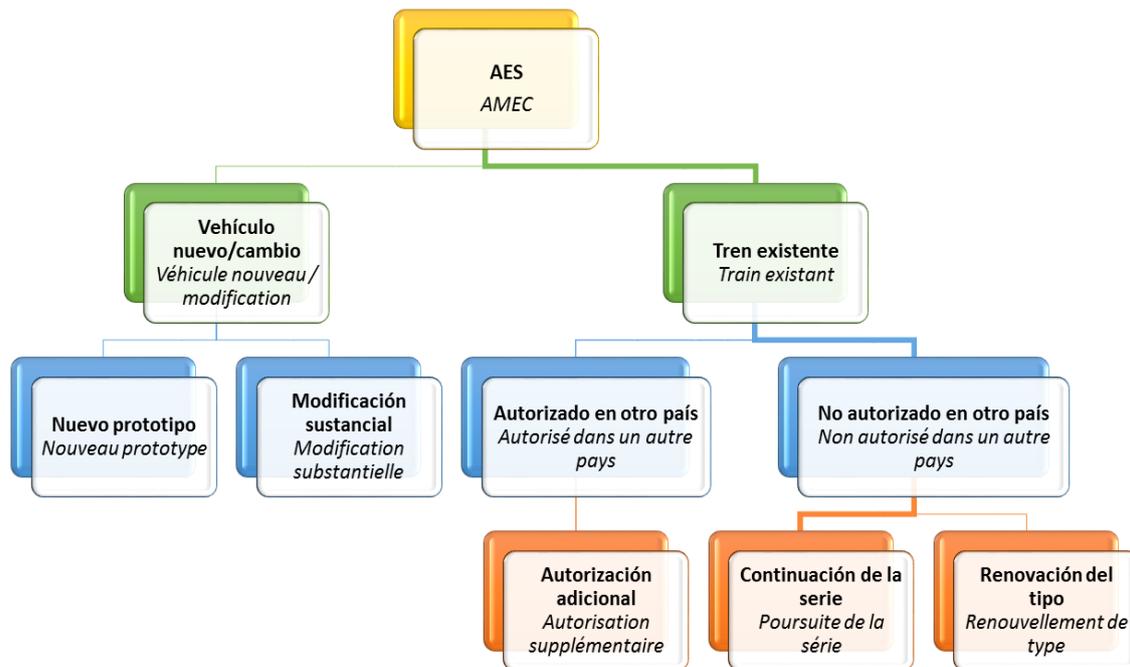


Figure 6. Procédure d'autorisation d'un véhicule conforme à un type autorisé- Source: AESF-EPSF

Dans ce cas-là, comme il existe au moins un véhicule avec les mêmes caractéristiques et la même conception, il n'est pas nécessaire de réaliser toute la procédure d'autorisation.

Le demandeur doit présenter à l'Agence Nationale de Sécurité (ESPF en France), une déclaration de conformité du type de véhicule homologué comportant tous les documents faisant foi, d'une part, que le véhicule présenté est totalement compatible avec la description technique figurant dans le dossier qui a permis la délivrance du type d'autorisation et, d'autre part, que les éléments de preuve comme la référence CE, les certificats de conformité, etc... fournis dans le fichier de sauvegarde sont encore valables.

Par ailleurs, le demandeur déclare sous sa responsabilité que le véhicule qui a fait l'objet de la déclaration :

- Est conforme au type de véhicule permis (par son numéro de NIE) et est enregistré au sein du Registre européen des types de véhicules autorisés (RETV) par son numéro (la déclaration doit préciser les États membres autorisant le véhicule).
- Respecte la législation communautaire, les STI et les règles nationales qui y sont applicables et qu'il a été soumis à toutes les procédures de vérification nécessaires à la production d'une déclaration de ce type.

4.5 Renouvellement de type

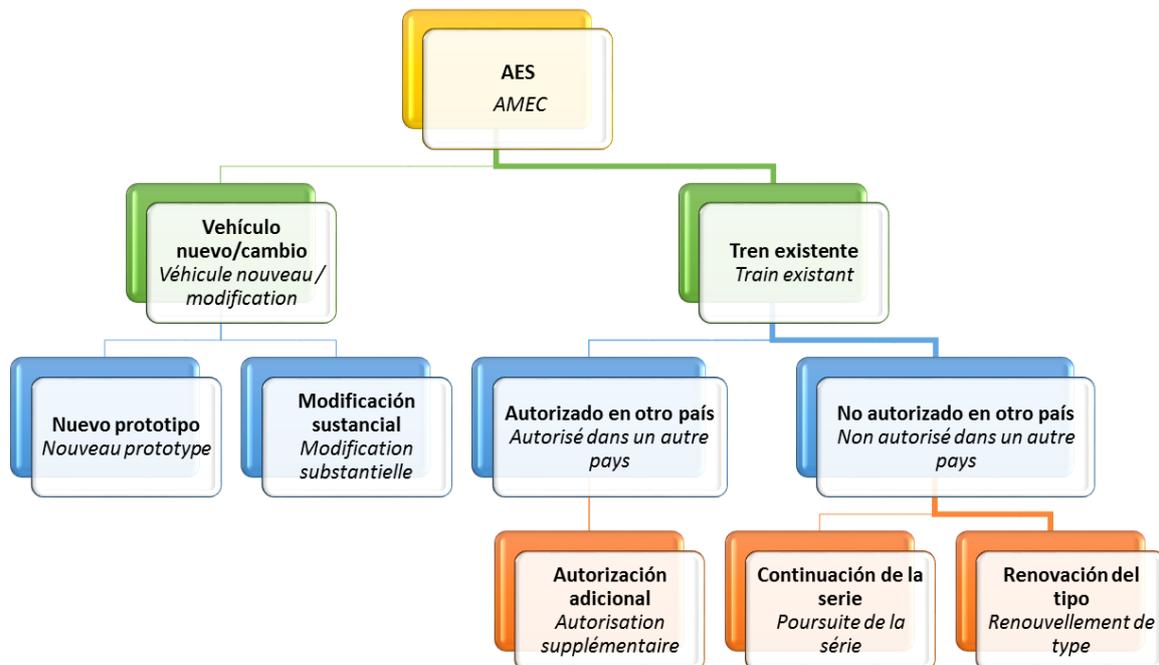


Figure 7. Procédure d'autorisation de renouvellement de type- Source: AESF-EPSF

En cas de modification des dispositions appropriées des STI et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, l'autorité responsable de la sécurité ferroviaire décide si les autorisations du type déjà délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées.

Les critères que l'autorité responsable de la sécurité doit vérifier en cas de renouvellement de l'autorisation pour un type donné n'affectent que les règles modifiées.

4.6 Identification des risques

Le demandeur d'autorisation de mise en exploitation commerciale doit analyser les risques par la méthode de sécurité commune (MSC) afin d'assurer un niveau élevé de sécurité. Cette analyse des risques doit inclure les mesures nécessaires destinées au contrôle et/ou à la maîtrise des risques chaque fois qu'un nouveau matériel ou un changement comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation.

Le demandeur réalise une analyse des risques en employant la méthode appropriée. La méthode la plus utilisée est la méthode HAZOP basée sur une vérification rigoureuse et systématique des composants et des systèmes afin d'évaluer la dangerosité provoquée par des défauts ou par un dysfonctionnement et les effets qu'elle pourrait provoquer sur l'ensemble du système et sur l'environnement. Les fondements de la méthode reposent sur la réalisation d'hypothèses sur les éléments et les systèmes dans lesquels interviennent des mots guides :

- **NE PAS FAIRE (Négation du paramètre)** : le paramètre en question n'est pas rempli.
- **PLUS/MOINS (augmentation/diminution quantitative)** : fait référence à des quantités et à des propriétés (force, pression, température, débit...)
- **EN PLUS DE/PARTIE DE (Augmentation/diminution qualitative)** : les finalités de la conception sont atteintes par une activité supplémentaire ou seulement quelques-unes sont atteintes et d'autres ne le sont pas.
- **INVERSE/AUTRE QUE (Contraire de l'intention de conception)** : ceci est applicable à des situations comme inverser des circulations de courant, d'air, etc.
- **AUTRE QUE (Remplacement total)** : aucune finalité initiale n'est atteinte ou quelque chose de différent arrive.

Le tableau suivant présente un exemple d'évaluation HAZOP :

| PARAMÈTRE | MOT GUIDE | ÉCARTS | CAUSES | DESCRIPTION | CONSÉQUENCES | ACTIONS CORRECTIVES |
|---------------------------|--------------|--|---|---|----------------|---|
| Interface de localisation | Ne pas faire | Il n'y a pas de communication avec l'interface | Défaillance de localisation | L'approche des trains ne peut être identifiée en raison de l'impossibilité d'identifier leur localisation | Collision | Serrer le frein de secours s'il est impossible d'établir l'interface du train |
| | | | Défaillance de réception de l'itinéraire du train | Impossibilité de recevoir la commande d'itinéraire à partir du système ATS | Arrêt du train | Conception redondante du système CRD |
| | | | Défaillance de la transmission d'autorisation de marche | Défaillance de la transmission d'autorisation de marche au système de bord | Collision | Serrer le frein de secours s'il est impossible d'établir l'interface du train |

Tableau 2. Exemple de méthode HAZOP- Source: ERA

4.6.1 Procédure à suivre

En cas de modifications ou de changements effectués sur le véhicule, le demandeur doit tenir compte de l'impact potentiel du changement pour la sécurité du système ferroviaire. Si le changement a une incidence sur la sécurité, le demandeur doit évaluer et classer la modification selon les cas suivants :

- Le changement n'est pas considéré comme significatif et le demandeur procède au changement en appliquant la méthode de sécurité commune pour l'analyser et une validation indépendante n'est pas nécessaire.
- Le changement est considéré comme significatif et le demandeur procède au changement en appliquant la méthode de sécurité commune et l'analyse des risques doit être supervisée par un organisme indépendant de certification.

Dans le cas d'un nouveau matériel, le demandeur doit réaliser une analyse des risques de tous les composants qui incident directement et indirectement sur la sécurité (moteur, freins, bogies, alimentation électrique ...)

Dans les deux cas, le demandeur doit apporter des solutions aux risques obtenus par l'analyse des risques du matériel, c'est-à-dire qu'il doit clôturer ces risques. Mais il peut arriver que des risques ne peuvent être clôturés du fait de la conception, de la fabrication ou d'essais du matériel. Dans ces cas-là, le fabricant exporte la clôture de ces risques à des tiers-intervenants juridiques :

- à l'infrastructure (le gestionnaire de celle-ci)
- à l'opérateur (normalement l'entreprise ferroviaire) pour les aspects de conduite et d'exploitation
- à la maintenance.

Chacun d'eux doit répondre (lettre, accusé de réception) vis-à-vis des exportations de risques en alléguant si ces risques sont clôturés et/ou acceptés. Par exemple, le fabricant peut exporter des risques concernant le fonctionnement ou la conduite au conducteur par le biais du Règlement de circulation et sa formation, qui seront signalés comme avertissements ou obligations du conducteur.

Finalement, le demandeur remet un dossier technique à l'Autorité de sécurité ferroviaire exposant tous les risques et leur clôture (ou leur acception si cela n'est pas possible). L'acceptation de ces risques tolérables assumés par le demandeur, est prise par l'Autorité de sécurité. Ces risques peuvent être acceptés par l'Autorité de sécurité d'un pays mais pas nécessairement dans un autre pays. Il s'agit d'une procédure itérative et parfois d'une procédure de négociation entre opérateurs et gestionnaires.

4.7 Autorisation provisoire de circulation pour réaliser des essais sur voie

Après avoir reçu une réponse de l'autorité responsable de la sécurité ferroviaire de la phase de communication, le demandeur s'adresse au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire qui

l'informe des normes générales régissant ses rapports avec lui, des frais découlant éventuellement de la procédure de vérification à la suite des tests réalisés sur l'infrastructure ferroviaire gérée par lui, ainsi que des garanties suffisantes au regard de la possibilité de responsabilités qui pourraient en découler.

Le demandeur remet une série de documents (en principe, il s'agit du même dossier d'autorisation présenté à l'Agence de sécurité ferroviaire (en Espagne)- (ESPF en France), mis à jour avec les vérifications d'analyse de conception et les essais statiques en usine faites jusqu'à ce moment-là, bien que le gestionnaire d'infrastructure puisse demander des documents complémentaires) au gestionnaire d'infrastructure, lequel procèdera à leur analyse et donnera une réponse motivée en délivrant ou en rejetant l'autorisation provisoire demandée, au plus tard un mois après la réception complète des documents.

La délivrance de l'autorisation provisoire de circulation ne nécessite aucune vérification complète préalable ni l'Autorisation AMEC, mais il faudra fournir la documentation technique permettant de constater que les conditions du véhicule sont suffisantes pour que l'exécution des essais ne génère pas de risques lors de la circulation ou pour l'infrastructure.

Le demandeur pourra demander une prorogation de l'autorisation pour la réalisation des essais. Le gestionnaire d'infrastructure délivrera ou bien refusera d'une façon motivée ladite prorogation dans un délai maximal de quinze jours.

Le demandeur doit informer l'autorité responsable de la sécurité des autorisations provisoires de circulation.

4.8 Procédure d'établissement de la compatibilité du véhicule ferroviaire avec le réseau

La Directive 2008/57/CE, transposée par le décret royal 1434/2010, du 5 novembre, relatif à l'interopérabilité ferroviaire, établit tels que prévus aux articles 22.2.b) et 23.4, que les autorités de sécurité peuvent vérifier, entre autres, en vue de délivrer une autorisation de

mise en service, les critères de compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné.

La Recommandation 2014/897/UE de la Commission concernant des questions relatives à la mise en service et à l'utilisation de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément aux directives 2008/57/CE et 2004/49/CE, établit les orientations pour la procédure d'établissement de la compatibilité du train avec le réseau.

L'établissement de la compatibilité du train avec le réseau, comme le prévoit la législation en vigueur (Décret FOM/167/2015, article 24) est obligatoire pour tout le matériel roulant ferroviaire qui compte circuler sur le Réseau ferré d'intérêt général de l'État, mais il est important de signaler qu'il ne fait pas partie de la procédure d'autorisation de mise en service et qu'il s'agit d'une procédure postérieure incombant à l'entreprise ferroviaire.

Pour l'établissement de la compatibilité technique du train avec le réseau et après avoir déterminé les itinéraires (la ligne ou les lignes sur lesquelles la composition a prévu de circuler), l'entreprise ferroviaire doit avoir vérifié les exigences suivantes de la STI en matière d'exploitation et de gestion du trafic (Décision 2012/757/UE) :

- Composition du train
- Freinage du train
- Vérification du train avant sa mise en circulation.

5 Exigences pour le personnel exploitant

Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires seront les responsables de la formation et de la qualification de leurs employés et de celles de tout autre personne qui réalisera des travaux pour leur compte qui puissent concerner la sécurité dans la circulation.

Le personnel concerné se divise en 5 catégories :

- Personnel de circulation
- Personnel d'infrastructure
- Personnel d'exploitation du train
- Personnel de conduite
- Personnel d'entretien de matériel roulant.

En outre de posséder les Titres Habilitants actualisés, le personnel lié à la circulation des trains et les manœuvres devra être connaisseur de la Réglementation en matière de Sécurité dans la Conduite, tout comme des concepts ferroviaires et technologiques de base.

Le schéma ci-dessous montre les différents types d'habilitation pour chaque classe de personnel :

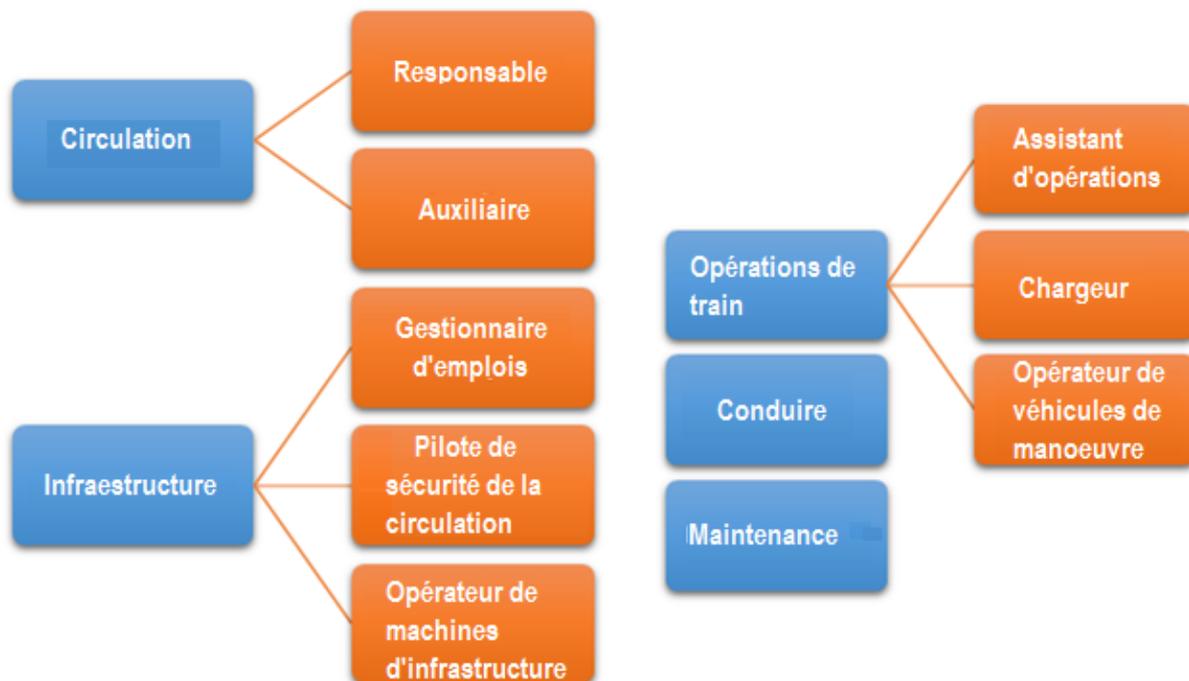


Figure 8. Qualifications nécessaires pour le personnel ferroviaire- Source: ERA

Dans ce sens et dans le but d'établir une communication avec les gestionnaires d'infrastructure sur les questions essentielles liées à la sécurité, le personnel ferroviaire devra posséder une capacité de compréhension orale et écrite et de communication orale et écrite correspondant au niveau B1 du cadre européen commun de référence pour les langues (CECRL), établi par le Conseil de l'Europe.

Dans le cas des tronçons entre les frontières et les gares situées à leur proximité et vouées aux opérations transfrontalières, les conducteurs de train peuvent être exemptés par le gestionnaire d'infrastructure des exigences énoncées dans le paragraphe précédent, si l'entreprise ferroviaire peut démontrer qu'elle a établi les mécanismes suffisants pour garantir la communication entre les conducteurs de train concernés et le personnel du gestionnaire d'infrastructure, aussi bien dans des situations de routine que dans celles dégradées et d'urgence.

6 Scénario future: Quatrième Paquet Ferroviaire

Le dénommé quatrième paquet ferroviaire (Règlement (UE) 2016/796, Directive (UE) 2016/797 et Directive (UE) 2016/798) supposera une réforme sans précédents dans le domaine des procédures d'homologation pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire, sur la base des propositions exposées ci-de suite.

6.1 Proposition 1 : Nouveau Rôle de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)

La nouvelle réglementation supprimera l'exigence de présenter des demandes multiples, tant pour la commercialisation d'un nouveau véhicule comme pour les prestations de services ferroviaires concernant plusieurs pays de l'UE. L'ERA aura la responsabilité exclusive d'expédier toutes les autorisations de circulation et tous les certificats de sécurité pour les véhicules opérant en service transfrontalier. Les autorités nationales de sécurité (ANS) continueront de collaborer en réalisant les évaluations nécessaires.

Seulement dans le cas des véhicules voués au transport nationale, le requérant pourra choisir si c'est l'ERA ou la ANS qui réalise le traitement et l'expédition de l'autorisation.

6.2 Proposition 2: Certificat de sécurité unique

La Directive de Sécurité 2004/49 établissait que toute entreprise ferroviaire souhaitant fournir un service ferroviaire, de voyageurs ou de marchandises, devait obtenir un certificat de sécurité divisé en deux parties :

- Certificat A : prouve que l'entreprise ferroviaire a établi son propre système de gestion de la sécurité et qu'il est valable dans tous les états de l'Union Européenne.
- Certificat B : prouve que l'entreprise ferroviaire est en mesure de satisfaire les exigences particulières du réseau en question (règles d'exploitation, agrément du personnel, autorisation de véhicules, etc.). Ce certificat est nécessaire pour chacun des États membres dans lequel on opère et il précise les lignes pour lesquelles il donne l'autorisation.

Face à ce système le quatrième paquet ferroviaire établi un certificat de sécurité unique qui sera délivré par :

- L'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) dans le cas des entreprises ferroviaires dont l'activité comprend plusieurs États (ERA partie commune et ANS normes nationales).
- Les Autorités Nationales du pays (ANS) quand une entreprise agit uniquement dans ce même pays.

6.3 Proposition 3 : Guichet unique

Dans le contexte précédent, un guichet unique de l'ERA sera établi pour les gestions nécessaires tout au long de la procédure de certification.